

Un recorrido por la historia del transporte público de Bogotá



La **BOGOTÁ**
que estamos construyendo



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ

Claudia Nayibe López Hernández
Alcaldesa Mayor de Bogotá

María Clemencia Pérez Uribe
Secretaria General

Patricia Rincón Mazo
Subsecretaria de Fortalecimiento Institucional

Álvaro Arias Cruz
Director Distrital de Archivo de Bogotá

Adriana María Suarez Mayorga
Investigación y textos

Solange Maritza Pachón Zorro
José Luis Alarcón Velandia
Apoyo a contenidos

Sara Franco Rojas
Curaduría

Álvaro José Rengifo Campo
Gerente General - TRANSMILENIO S.A.

Yolima Pérez Ariza
Subgerente de Atención al Usuario y
comunicaciones - TRANSMILENIO S.A.

Pedro Ararat Coronel
Jennifer Torres Morera
Dirección

Julián Castiblanco Vargas
Diseño y diagramación



Archivo de Bogotá
Líder de la política de gestión documental y
custodio del patrimonio documental de la ciudad



**SECRETARÍA
GENERAL**



Un recorrido por la historia del transporte público de Bogotá

El concepto de transporte público* en Bogotá es relativamente reciente. En la época colonial los santafereños se movilizaban a pie y cuando salían de la ciudad usaban mulas, asnos y caballos. Solo hasta finales del siglo XIX, con la expansión acelerada de la urbe, se da inicio a un incipiente sistema de transporte público con la inauguración del tranvía, en 1884.

De los carruajes de tracción animal pasamos al tranvía de mulas y luego al tranvía eléctrico, de los *trolley* a los buses y de éstos al Transmilenio.

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, a través del Archivo de Bogotá, en un trabajo conjunto con Transmilenio, presenta a la ciudadanía esta cartilla en la que desde los archivos se da cuenta del desarrollo del transporte urbano y la movilidad en Bogotá, a partir del periodo republicano hasta la actualidad.

"Dentro del marco legal, el transporte público urbano está definido como un servicio público planificado, regulado y controlado por el Estado. Su prestación permanece principalmente en manos de operadores privados dentro de una economía de mercado, y la infraestructura necesaria para su operación la suministra el Estado". (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2002, p. 1)

Las primeras formas de transporte

1846

Una buena parte de los intercambios de mercancías llevados a cabo en el siglo XIX se hicieron utilizando los caminos reales heredados de la Colonia, razón por la cual es frecuente encontrar en los testimonios de los viajeros extranjeros que visitaron Bogotá durante esta época relatos que describen las dificultades que tuvieron para poder llegar desde la Costa Caribe hasta el altiplano andino.

Los esfuerzos realizados en la época para conectar al país con el mundo se concentraron particularmente en proporcionarle a Bogotá una salida al mar que además sirviera para comunicar a las distintas regiones del

territorio nacional. Pese a que los resultados obtenidos en este campo fueron modestos en comparación con otros países hispanoamericanos, es preciso recalcar que tuvieron consecuencias importantes para el desarrollo urbano bogotano. A medida que se fueron mejorando las vías de comunicación, también se fue ampliando la oferta de medios de transporte en la ciudad, al punto que “las carretas haladas por bueyes”, el “ómnibus” (carruaje de tracción animal para el traslado de pasajeros) y los coches, se convirtieron en “fuente de prósperos negocios”^{*}.

^{*}Mejía Pavony, G. (2000). *Los años del cambio: historia urbana de Bogotá, 1820 - 1910*. Bogotá D.C.: Pontificia Universidad Javeriana. p 110.

BOGOTÁ—ESQUINA NORESTE DE LA PLAZA-NARIÑO.



Grabado por Maza.

Manuel María Paz. Provincia de Bogotá. Entrada de Bogotá por San Victorino, 1855.

Fuente: Carmelo Fernández, Enrique Price y Manuel María Paz, En busca de un país: la Comisión Corográfica (Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1984) s.p. Colección Carlos Martínez Jiménez. Archivo de Bogotá.

El tranvía



1884

En 1882 se firmó el contrato que dio origen a *The Bogotá City Railway Company*.

El primer tranvía que recorrió las calles bogotanas fue inaugurado en diciembre de 1884 y a partir de ahí se convirtió en un medio de transporte muy utilizado por los capitalinos.

Las quejas constantes que desde finales del siglo XIX se presentaron frente a la administración y prestación del servicio motivaron la compra de esta compañía por parte del municipio en 1910*, dando paso a la creación de la empresa del Tranvía Municipal de Bogotá.

A mediados del siglo XX se suspendió el servicio de tranvía y se reemplazó con el de autobuses.

* Compra que fue realizada por una suma de 800 mil dólares de la época.

Rodríguez Baquero, L., & Núñez Cetina, S. (2003). *Empresas públicas de transporte en Bogotá siglo XX. Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.* p. 47.



Los tranvías en Bogotá. Punto de
arranque en Chapinero, 1885. Fuente:
Papel Periódico Ilustrado, 1 de mayo
de 1885: 288.
Colección Carlos Martínez Jiménez.
Archivo de Bogotá.

El ferrocarril

1889

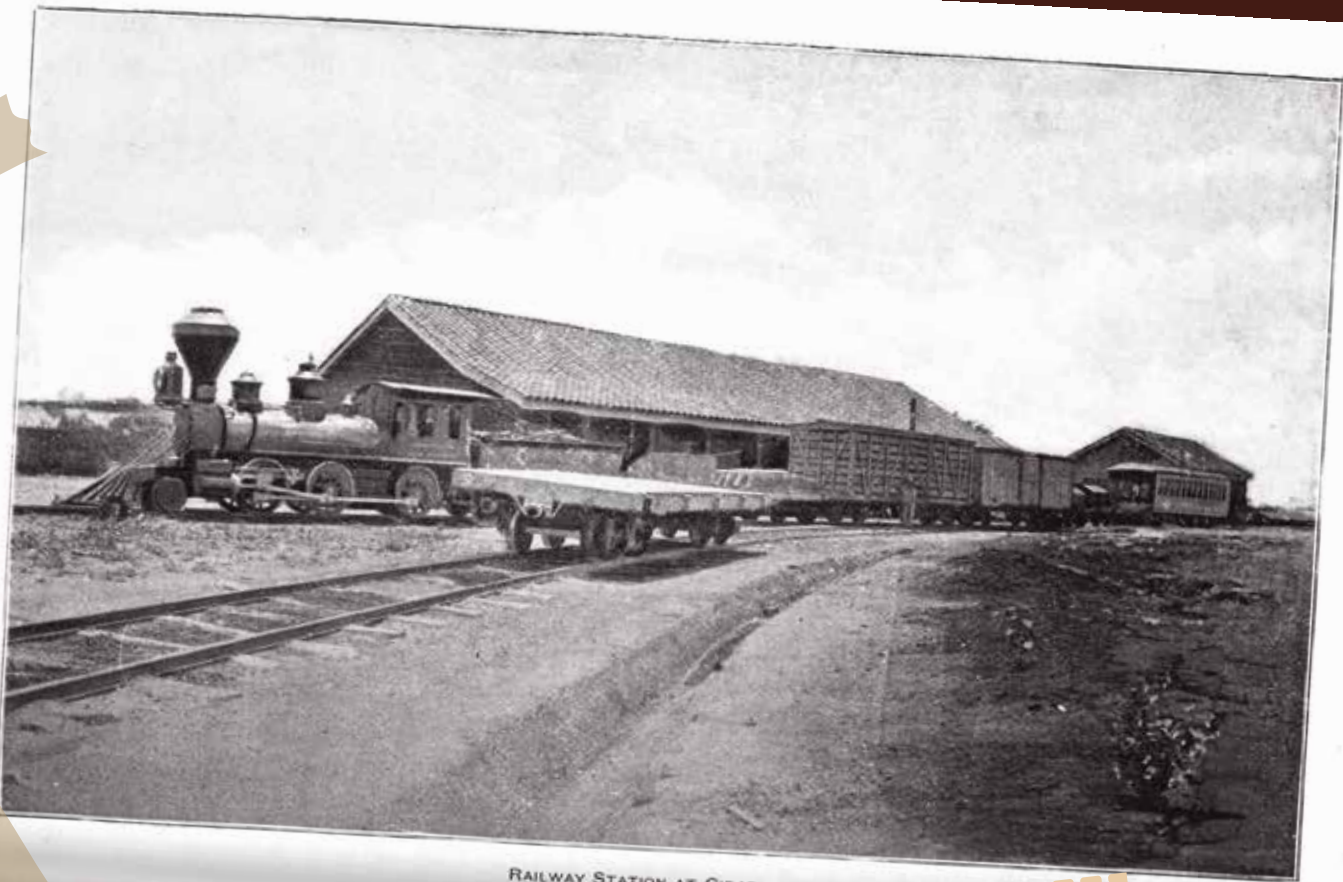
En América Latina durante todo el siglo XIX, especialmente a partir de la segunda mitad, el ferrocarril fue la máxima expresión del progreso material.

En el caso colombiano, la iniciativa de construir líneas

férreas partió inicialmente de los inversionistas locales que buscaban erigir trayectos cortos, situación que a la larga dificultó que se pudiera crear un sistema férreo a gran escala que llegara a todas las regiones del país.

El primer ferrocarril que llegó a Bogotá el 20 de julio de 1889 fue el Ferrocarril de La Sabana, el cual comunicó a la capital con Facatativá.





RAILWAY STATION AT GIRADOT.



*Railway Station at Girardot, 1893. Fuente:
Climaco Calderón and Edward E. Britton,
Colombia. 1893 (New York: s.e., 1893) 61
Colección Carlos Martínez Jiménez. Archivo de
Bogotá.*



ESTACION CENTRAL DE LOS FERROCARRILES



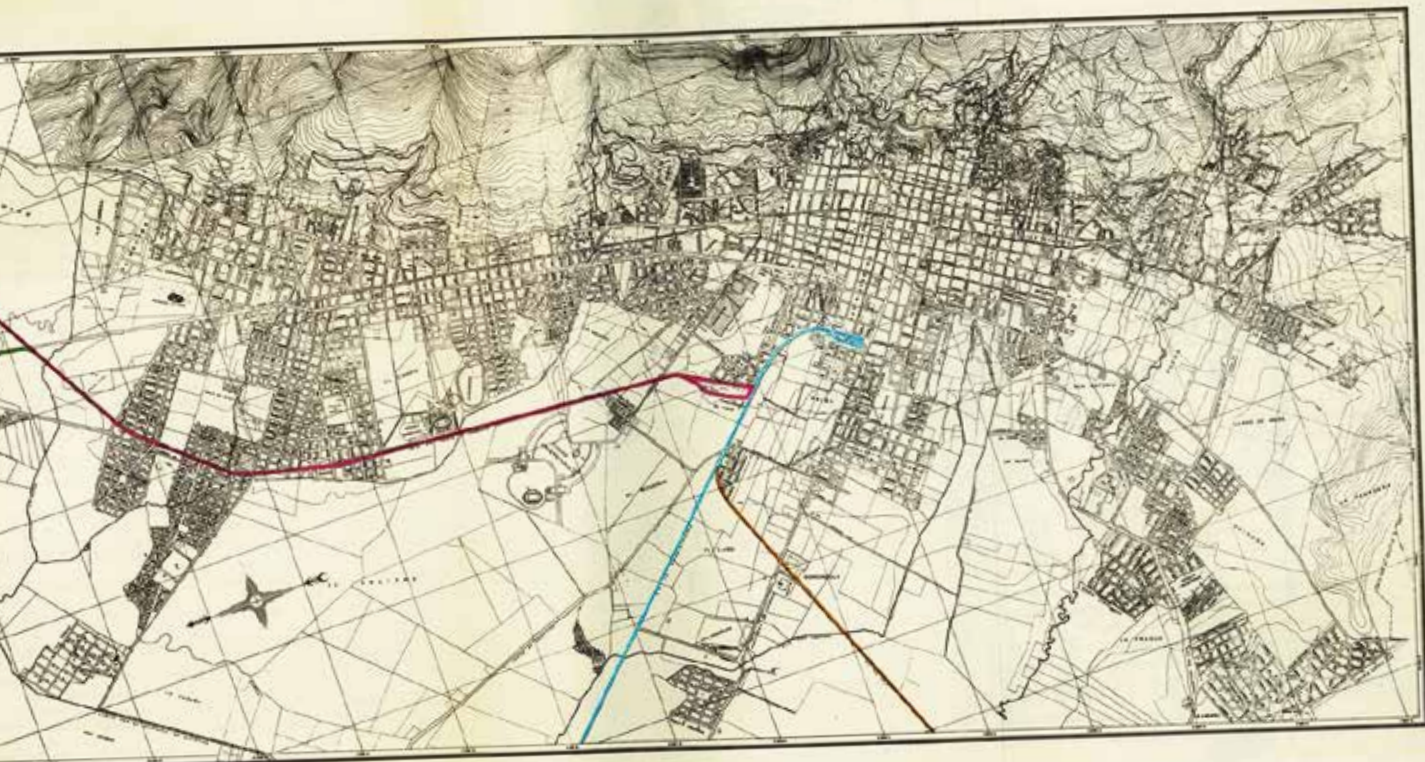
Ferrocarril del
Ferrocarril del

Estación Central de los Ferrocarriles, 1918. Fuente: Luis Tamayo Álvarez, Bogotá (Bogotá: Talleres de tipografía y de fotograbado de Arboleda & Valencia, 1918) 105 Colección Carlos Martínez Jiménez. Archivo de Bogotá.

PLANO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ

Ejecutado por la Sección de Levantamiento - Secretaría de Obras Públicas Municipales

1938



norte
nordeste

— Ferrocarril de Cundinamarca
— Ferrocarril del sur

Plano de la ciudad de Bogotá. Ejecutado por la Sección de Levantamiento- Secretaria de Obras Públicas Municipales, 1938. Fuente: Concejo de Bogotá, Registro Municipal. Homenaje del Cabildo a la Ciudad en el IV Centenario de su Fundación, 1538-1938 (Bogotá: Ediciones del Concejo, 1938) 209. Colección Carlos Martínez Jiménez. Archivo de Bogotá.



Tranvía de Oriente. Bogotá. Frente a la entrada para Luna Park.
Entre 1920 y 1921. Fuente: Eduardo López, Almanaque de hechos
colombianos (Bogotá: Casa Editorial de
Arboleda y Valencia, 1921) 487
Colección Carlos Martínez Jiménez. Archivo de Bogotá.

1910-1917

Los primeros tranvías eléctricos

En 1910, en conmemoración del primer Centenario de la Independencia “la concesionaria norteamericana del tranvía estrenó y puso en servicio los primeros carros movidos por electricidad”.*

En esa misma década, la Compañía del Ferrocarril de Oriente inició la construcción de una vía férrea que buscaba comunicar a Bogotá con el Meta. Para brindar el servicio en los primeros tres kilómetros de la línea hizo uso de un tranvía eléctrico que iba desde la Plaza de Bolívar hasta el Puente Núñez. En 1917 esta empresa importó un tranvía a batería, que comenzó a circular en las calles bogotanas en el año siguiente.



Rodríguez Baquero, L., & Núñez Cetina, S. (2003). Empresas públicas de transporte en Bogotá siglo XX. Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. p. 41.

La llegada de los primeros Buses a Bogotá

La década de 1920 atestiguó el surgimiento de “las primeras iniciativas de transporte privado alternativo al tranvía”* con rutas cubiertas por buses importados por empresarios particulares. En respuesta, y “con el fin de afianzar su posición frente a los buses privados”**, en 1927 la empresa del Tranvía Municipal importa 20 buses como servicio complementario al tranvía.

Con el tiempo, y hasta entrado el siglo XXI, el sistema de transporte de autobuses se desarrolló y consolidó bajo el manejo de empresas transportadoras privadas.

*Misas Arango, G. (2011). Políticas públicas y memoria 1940 - 2008. Seguridad, competitividad, movilidad y educación en Bogotá. Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. - Universidad Nacional de Colombia. p. 219.

**Ibid.



1927



Buses estacionados frente a las oficinas de despacho de rutas durante la huelga de choferes que paralizó a Bogotá, 1944. Colección Sady González. Archivo de Bogotá.

1936

Tranvías cerrados y Aerodinámicos

En 1936 la Empresa Municipal del Tranvía aumentó el número de carros en servicio, con 8 tranvías de perfil aerodinámico, cerrados y con puerta central. Por su techo plateado, se empezó a llamarlos “Lorencitas”, por las canas de doña Lorencita Villegas, esposa del presidente Eduardo Santos*.

Baquero Mora, J. (2009). *Tranvía municipal de Bogotá. Desarrollo y transición al sistema de buses municipal, 1884 - 1951*. Bogotá D.C: Universidad Nacional de Colombia. p. 174.





Modelo de Tranvía "Lorencita" cubriendo
la ruta avenida Chile - Las Cruces, 1948.
Colección Sady González. Archivo de Bogotá.

El Bogotazo

1948

En medio de los disturbios ocasionados por los hechos ocurridos el 9 de abril de 1948, el transporte público representado en los tranvías sufrió graves daños y pérdidas.



Tranvía quemándose. La agonía del transporte sobre rieles, 1948 (9 de abril).
Colección Sady González. Archivo de Bogotá.

Así registró los sucesos el diario El Espectador:

EL SAQUEO Y LA DESTRUCCIÓN DE BOGOTÁ

LOS TRANVÍAS

Bogotá 13 de Abril de 1948.

A la hora en que tuvieron comienzo los deplorables acontecimientos, numerosos carros del tranvía municipal quedaron bloqueados en el sector central de Bogotá. Todos estos vehículos fueron incendiados y quedaron reducidos a cenizas. Se calcula que no menos de la tercera parte de los carros del tranvía municipal se perdió en esta dolorosa ocasión. Igualmente se

calcula que no menos de 200 automóviles fueron destruidos.

En la esquina de la calle 12 con la carrera 10, entre las cenizas y el fango, encontramos la placa diplomática de número 78. Ignoramos cuál fue el final de este vehículo y la suerte corrida por sus ocupantes”.

El saqueo y la destrucción de Bogotá. Los tranvías. (13 de Abril de 1948). *El Espectador*.

El Trolley

1948-1991

Mediante el Acuerdo 10 del 13 de abril de 1946 el Concejo de Bogotá autorizó a la Junta Directiva de las Empresas Municipales a “extender y modernizar los servicios del tranvía” a través de la “adquisición de buses de trolley” que debían “hacer el recorrido” por las mismas vías por las que pasaba el tranvía, “sin extenderlo a otra u otras calles o avenidas”*.

El periódico El Espectador registró el 6 de octubre de 1948 el inicio de este medio de transporte en las calles bogotanas con las palabras siguientes:



*Concejo de Bogotá,
"Acuerdo 10 de 1946 (Abril 13)".

Bogotá continúa modernizandose.

“Esta mañana comenzó a prestarse el servicio de buses *Trolley* a lo largo de la avenida Caracas con terminal en la avenida de los Mártires. Un punto a favor de la ciudad que cuenta ya con estos modernos vehículos municipales”.



Buses *Trolley* de la Empresa de Tranvías
Municipales que recorren la ruta de la calle
26 a la Ciudad Universitaria, 1948. Colección
Sady González. Archivo de Bogotá.



1959

Empresa Distrital de Transportes Urbanos EDTU

Como sucesora de la
Empresa del Tranvía,
en 1958 se creó la
Empresa de Buses de
Bogotá D.E.

que, al siguiente año y “con el objeto social de prestación del servicio de transporte público urbano dentro del territorio del Distrito”*, fue reemplazada por la Empresa Distrital de Transportes Urbanos - EDTU.

Complejos factores presupuestales, financieros y administrativos, sumados al constante crecimiento de las empresas de servicio privado, contribuyeron a que poco más de tres décadas después, por medio del Decreto 861 de 1991, se formalizara su liquidación**.

*Rodríguez Baquero, L., & Núñez Cetina, S. (2003). *Empresas públicas de transporte en Bogotá siglo XX*. Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. p. 190.

**Misas Arango, G. (2011). Políticas públicas y memoria 1940 - 2008. *Seguridad, competitividad, movilidad y educación en Bogotá*. Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. - Universidad Nacional de Colombia. p. 216.



Bus Pegaso número 704. Empresa Distrital de Transportes Urbanos. Bogotá,
D.E. Una ciudad en marcha para beneficio de todo el país, 1958.
Fondo Empresa Distrital de Transportes Urbanos (E.D.T.U). Archivo de Bogotá.

Buses Tradicionales

1960-1990



Buses naranjas sobre
la carrera 10 con
calle 12, Ca. 1970.
Colección Hernán Díaz.
Archivo de Bogotá.

A lo largo de la segunda mitad del siglo XX se acentúa la constante disminución de buses en servicio de la flota de la EDTU*, en contraste con un “aumento significativo en el número de empresas y vehículos de transporte público de carácter privado.”** Para la década de los años 90, prácticamente quedó “en manos de los transportadores privados la responsabilidad de movilizar a la población de la ciudad de Bogotá.”***



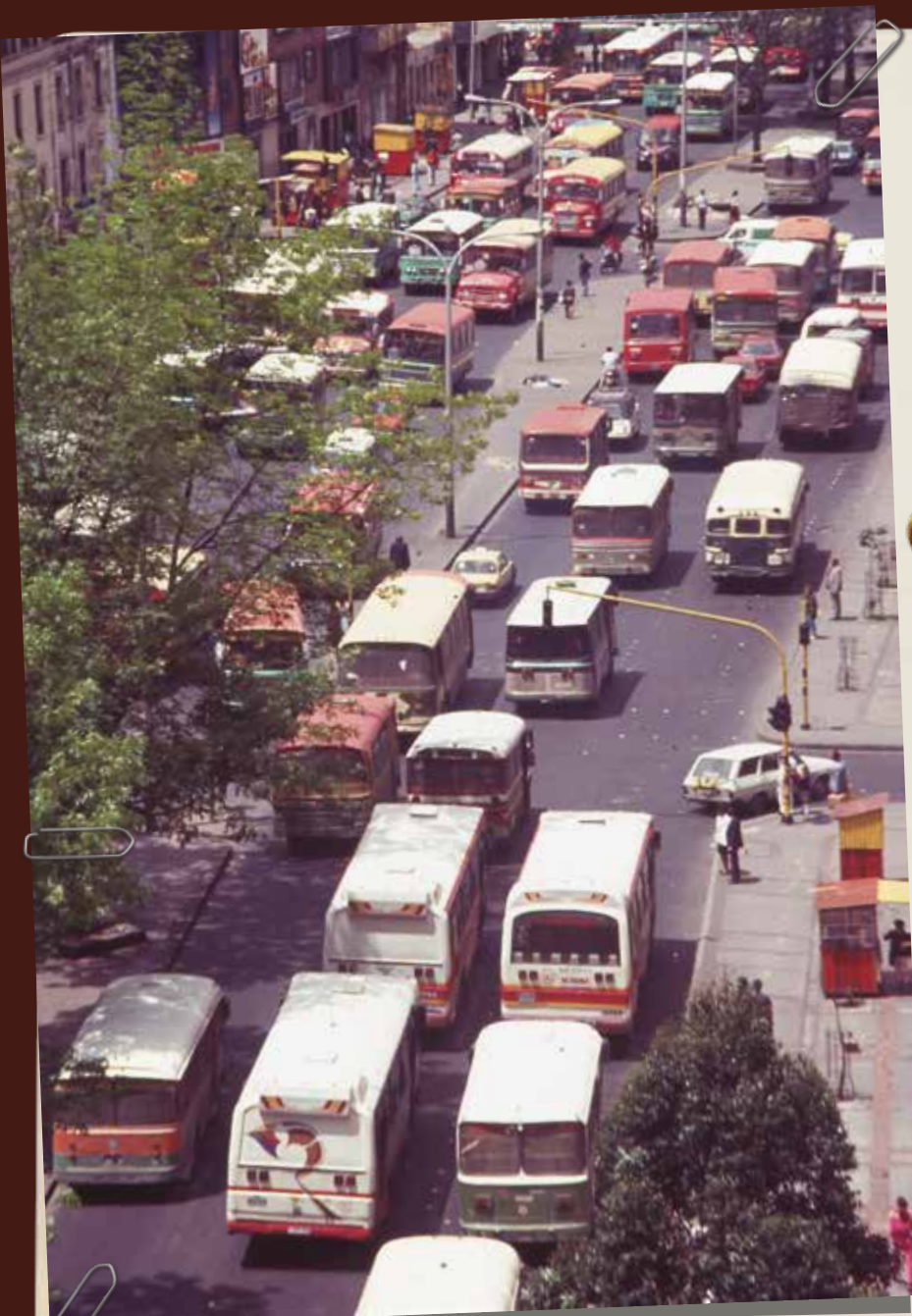
Bus Integral Superior.
Producto colombiano
(estacionado cerca al
Estadio El Campín), Ca. 1970.
Fondo Empresa Distrital de
Transportes Urbanos
(E.D.T.U). Archivo de Bogotá.



* "En 1989 la EDTU contaba con 359 buses: 250 eran trolleys, de los cuales tan sólo 48 funcionaban, y 166 se encontraban en reparación; los 36 restantes eran completamente inservibles debido a que se habían utilizado como fuente para la consecución de repuestos" Misas Arango, G. (2011). Políticas públicas y memoria 1940 - 2008. *Seguridad, competitividad, movilidad y educación en Bogotá*. Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. - Universidad Nacional de Colombia. p. 301.

** Ibid, p. 250

*** Ibid, p. 305



La crisis




Buses circulando por la
ciudad, 1990.
Colección Armando Matiz.
Archivo de Bogotá.

del transporte público de finales del siglo XX

1985

El crecimiento de las empresas privadas de transporte a finales del siglo XX conllevó a que constituyeran

“la principal fuerza transportadora de la ciudad”.*



Al tiempo, con la liquidación de la Empresa Distrital de Transportes Urbanos - EDTU, la política de transporte se reduce a “simples intentos por regular la actividad transportadora de la ciudad desde el nivel distrital, sin una propuesta manifiesta de participación del Estado en el transporte colectivo urbano”.**

En consecuencia, la agudización de problemas con la calidad del servicio, la cobertura y la informalidad se tradujeron en “sobreoferta de transporte, concentración de rutas en determinados sectores de la ciudad, lucha por el espacio y saturación y deterioro de la malla vial”***.

*Misas Arango, G. (2011). Políticas públicas y memoria 1940 - 2008. *Seguridad, competitividad, movilidad y educación en Bogotá*. Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. - Universidad Nacional de Colombia. p. 300.

**Ibid, p. 306.

*** Ibid, p. 305.

Troncal Caracas

1989

Como parte de la respuesta a los diferentes problemas de movilidad y transporte urbano existentes, se proyectó la construcción de un sistema de troncales con carriles exclusivos para buses, cuyo eje central, la avenida Caracas*, entró en operación en 1991.

Troncal Caracas a la altura de Teusaquillo, 1990.
Colección Armando Matiz.
Archivo de Bogotá



Diferentes motivos conllevaron a un acelerado y constante deterioro de este corredor, que fue nuevamente intervenido para dar pie a la construcción del sistema de transporte, basado en la operación con “buses articulados de gran capacidad sobre troncales exclusivas construidas a lo largo de vías principales de la ciudad”**, con el que Bogotá comienza el siglo XXI: TransMilenio.



*Esta vía concentraba el 31% de las rutas y era el área de influencia del 67% de ellas. Misas Arango, G. (2011). Políticas públicas y memoria 1940 - 2008. *Seguridad, competitividad, movilidad y educación en Bogotá*. Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. - Universidad Nacional de Colombia. p. 242.

** Ibid, p. 309.


1999

TransMilenio



*TransMilenio, "Historia"
(5 de junio de 2018).

Martin Garcia.
Avenida Caracas, 2000. Fuente:
Archivo El Tiempo



Reformulación del sistema de transporte público para la ciudad

El espacio urbano bogotano de la segunda mitad del siglo XX se caracterizó por un crecimiento acelerado que generó grandes retos a la administración municipal. Pese a los esfuerzos llevados a cabo para planificar y controlar ese crecimiento, lo cierto es que desde la década de 1960 se hizo evidente que el “transporte colectivo” estaba en manos principalmente de “empresarios privados”* que con frecuencia anteponian sus necesidades y sus ansias de lucro a los requerimientos de la ciudadanía. A raíz de lo anterior:

Las administraciones de los alcaldes Andrés Pastrana (1988-1990) y Jaime Castro (1992-1994), además de la primera de Antanas Mockus (1995-1997), formularon propuestas para solucionar el problema de

transporte público, con resultados limitados. Fue durante la alcaldía de este último cuando se habló insistentemente de la posibilidad de establecer un sistema de transporte masivo que contribuyera a remediar la problemática de la movilidad en Bogotá.

Inscrito en este contexto, el alcalde Enrique Peñalosa (1998-2000) incluyó en su programa de gobierno la construcción de una infraestructura especial destinada de manera específica y exclusiva a la operación de transporte masivo, a partir de corredores troncales especializados, dotados de carriles de uso único, estaciones, puentes, ciclorutas y plazoletas de acceso peatonal especial, diseñados para facilitar el uso del sistema a los usuarios*.



TransMilenio

2000

La primera ruta de TransMilenio se inauguró el 18 de diciembre de 2000

y “comenzó a operar con 14 buses entre las calles ochenta y sexta por la troncal de la Caracas”. Actualmente el Sistema cuenta con 112.9 kilómetros de vía en troncal en operación, 11 troncales en operación, 134 estaciones, 9 portales y 9 patio garajes.

Sistema Integrado de Transporte Público

2006



En el 2006, el marco del Plan Maestro de Movilidad establece la estructuración del nuevo Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP).

TransMiCable

2018



El 27 de diciembre de 2018 comenzó la operación TransMiCable: cuenta con cuatro estaciones, 163 cabinas con capacidad para 10 pasajeros y con un sistema avanzado en tecnología y seguridad.



www.TransMilenio.gov.co



Herramienta pedagógica del equipo de
Gestión Social de TRANSMILENIO S.A.

Por amor a Bogotá

Yo _____

¡Cuido a mi TransMilenio!

Y me comprometo a:



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.





El Cofre

El buscador del patrimonio documental de Bogotá



Escanea el código y descubre los tesoros documentales de Bogotá



Archivo de Bogotá
Líder de la política de gestión documental y
custodio del patrimonio documental de la ciudad



SECRETARÍA
GENERAL

